

La electrificación de los Ferrocarriles del Estado en Chile en el Congreso

POR

HORACIO VALDES ORTUZAR

(Conferencia dada en el Instituto el 15 de Octubre de 1913)

En el año 1903 el distinguido ingeniero don Francisco Rivas Vicuña, en aquella época Ministro de Industria i Obras Públicas, colocó, puede decirse, la primera piedra de la gran obra de la electrificación de nuestros ferrocarriles, nombrando una comisión para estudiar esta aplicación de la electricidad en la segunda sección de la red central.

Tanto el público, naturalmente, como aun los centros de carácter técnico miraron esta idea como algo prematura i para la cual el país no estaba todavía preparado. El estudio aunque de carácter sólo preliminar i que no fué siquiera terminado por suspensión de las funciones de dicha Comisión, no dejó por ésto de interesar la atención pública sobre este problema. Pero, como sucede siempre en Chile, la idea considerada en un principio como utópica, había de germinar poco a poco i llegar a plantearse de un modo mas concreto hasta pasar a ser hoy día tan aceptada que talvez no exista quien ponga en duda la conveniencia de la implantación del nuevo sistema.

En efecto, el considerable desarrollo del movimiento comercial del país ha venido a poner de manifiesto el carácter urgente de la transformación del sistema de tracción en las secciones mas recargadas. Entre éstas la primera sección de la red central, es como se sabe la que exige mas constante preocupación por la intensidad de su tráfico i dificultades de perfil.

No entraremos a examinar en este trabajo las ventajas de la tracción eléctrica, ni cual sistema de electrificación sea preferible. Cuestiones son éstas descritas i de-

batidas con exceso en revistas, periódicos e informes, i por otra parte el exámen técnico del problema seria ya por sí sólo materia de una estensa conferencia.

Otra es la idea que nos guía, i otro el propósito perseguido en este caso. Cual sea para el Estado chileno la mejor forma de acometer esta empresa, es el problema que deseamos abordar en el presente estudio i a fin de proceder con método, examinaremos sucesivamente las diversas soluciones que se han propuesto en el Gobierno i en el Congreso, para de este exámen deducir la verdadera i mas rápida forma de llevar a término la ya histórica electrificación de los ferrocarriles.

Como es sabido, la primera vez que se ha tratado de este problema ya planteado en forma práctica para la primera seccion, fué en el año 1908.

En esa época don Rodolfo von Braun, en representacion de la casa Westinghouse Italiana, presentó una oferta privada al Supremo Gobierno, segun la cual se ofrecia llevar a efecto la electrificación de las líneas de trocha ancha de la primera seccion, por una suma alzada, que el Gobierno debía reembolsar a la casa constructora en forma hipotecaria abonando un interes anual del valor de la obra de 5% i una amortizacion acumulativa de 1 o 2%. Es decir, la casa proponente realizaba un empréstito que seria garantido por el Supremo Gobierno en su interes i amortizacion.

Un empréstito realizado en estas condiciones era equivalente i para los mercados europeos prácticamente igual, como lo ha hecho presente nuestro Ministro en Lóndres, al caso de que el Gobierno levante directamente dicho empréstito. Lo que interesa al tenedor de bonos es la garantía del servicio del empréstito, la que es igual en ámbos casos.

Informada esta propuesta por una Comision especial nombrada por el Supremo Gobierno, se vió que la economía con el cambio de traccion era considerable para el Estado, mas de \$ 3 000 000 oro al año en un total de \$ 6 500 000 oro, que fué lo gastado en el departamento de traccion en la primera seccion el año 1908.

Pero el Supremo Gobierno atendiendo por una parte a que una obra de esta naturaleza no podria llevarse a efecto sin solicitar un concurso público dada la falta de estudios i de conocimientos del problema, i por otra parte, a que la forma propuesta gravaba el crédito del país sin necesidad i podian concebirse mejores soluciones de la cuestion financiera, estimó prudente no resolver sobre dicha propuesta i ordenó la confeccion de bases para una licitacion pública.

Atendibles i mui lógicas aparecen las razones que tuvo el Supremo Gobierno para proceder de este modo. En efecto, no habiendo estudios de ninguna especie relativos al problema de la primera seccion, era aventurado el contratar una obra de esta naturaleza sin mas que confiándose en la buena fé i seriedad del proponente. No es un procedimiento corriente i ménos en Chile, ya que el Supremo Gobierno está obligado a proceder en ciertas formas establecidas para la construccion de obras públicas.

Las demas casas especialistas en el ramo, intervinieron tambien ante el Supremo Gobierno, en el mismo sentido, con justa razon, si bien esto significa la anulacion

efectiva de la iniciativa tomada por la casa proponente, la pérdida de una buena parte de su trabajo, i por fin la pérdida forzosa de la propiedad de tales estudios, consecuencia lójica e ineludible de la publicacion de la propuesta i de sus resultados económicos i financieros.

Cabe, sin embargo, a este respecto, alguna observaciones que vindican al Supremo Gobierno del carácter algo enojoso que pudiera haber tenido el procedimiento seguido en esa época respecto a la casa Westinghouse, i son las siguientes: En primer término, el Supremo Gobierno era inclinado, i aun obligado a la peticion de propuestas públicas, por la necesidad de velar por los intereses fiscales tratando de obtener las mejores condiciones que pudieran presentarse, ya que habian otros interesados. En segundo término, i ésta es la razon mas poderosa, en descargo del Supremo Gobierno, la electrificacion no habria entrado al terreno del estudio i ni habria despertado el interes por realizarla si no es por la propuesta dicha i por el informe correspondiente. No habiendo ningun estudio anterior, bien pudieron haber solicitado los interesados la peticion de propuestas públicas en diversas formas, talvez ni el Supremo Gobierno habria ordenado hacer los estudios i ni aun si éstos no hubieran hecho, habrian tenido en ningun caso el carácter ni el valor que tienen los resultados deducidos sobre una propuesta efectiva i concreta.

A esa propuesta se debe, pues, el estado actual del problema i no podrá ménos de reconocerse a la casa Westinghouse el servicio que ha hecho al país, adelantando talvez de muchos años la realizacion de esta obra, ya que hoi día lo que falta por hacer es sólo cuestion de procedimientos administrativos i financieros.

El Supremo Gobierno al tener conocimiento de la fuerte economía que para el servicio de los Ferrocarriles significaba el cambio de traccion, i en visto de no grabar al país con un nuevo empréstito, decidió imponer en las bases de la licitacion pública la condicion de pagar las obras con las economías resultantes de la trasformacion. Para realizar tal condicion, los proponentes deberán aportar el capital necesario i servirlo con una parte de las economías obtenidas para el Estado, suma que seria pagada a la casa como parte integrante del mismo servicio.

Las bases de propuestas fueron redactadas por la Direccion de Obras Públicas i en 30 de Abril de 1910 se pidieron las propuestas que debian ser presentadas el 15 de Junio de 1910.

Se ha hecho presente en varias ocasiones dos circunstancias como especiales de este concurso, i de ellas se ha hecho un argumento para tachar de incorrecto el procedimiento del Ejecutivo.

El primer argumento es el haber procedido a pedirse propuestas públicas para una obra final sin autorizacion del Congreso; i la segunda es relativa al corto plazo para presentarlas. Sin entrar a eximinar la cuestion legal de la primera observacion, cabe decir que si el Excmo señor don Pedro Montt decidió hacerlo, fué no sin con-

sultarlo por cierto, guiado por el espíritu de que no se comprometía con ello ningún caudal del Estado, desde que las obras se iban a pagar con las economías en el presupuesto de los Ferrocarriles. Además estimaba que aun cuando fuese necesario el pedir autorización al Congreso, ésta debía ser para construir la obra i no para las propuestas, como lo hizo presente el honorable señor Délano entónces. Es verdad que al pedir las propuestas, el nombre del Gobierno de Chile basta i debe bastar para que casas extranjeras aborden el negocio con la seguridad de que sus propuestas serán tomadas en cuenta i no podrán ser rechazadas sino por las condiciones ofrecidas en las propuestas mismas, es decir cualidades de precio, garantía, etc.

El procedimiento del Ejecutivo envolvía, pues, un cierto compromiso con el extranjero; pero si las cámaras aceptaron el compromiso después de discutirlo, según consta de las sesiones de ambas Cámaras, en vista de las explicaciones dadas por el Ministro señor Délano, aceptaron también su consecuencia natural, cual era aprobar las condiciones impuestas por las bases de la licitación según el criterio del Ejecutivo.

En esa misma discusión legislativa quedó acordado que llegado el caso de convenir la aceptación de alguna propuesta, se solicitaría la autorización necesaria del Congreso.

La segunda observación referente al corto plazo para la presentación de las propuestas, en un caso normal evidentemente era una observación seria, pero en este caso era de poca importancia, como se hizo presente en el primer informe de la Comisión Técnica redactado antes de entrar al estudio de las propuestas, como contestación precisamente a este mismo punto, solicitada por el propio Ministro de Industrias i Obras Públicas.

En este informe se dice:

Resuelta esta cuestión previa, el Supremo Gobierno estará en situación de proceder a la electrificación de la Primera Sección, aceptando, si así lo estima conveniente, una de las propuestas presentadas, en vista de que las pocas firmas que han construido i construyen actualmente materiales i locomotoras para la electrificación de líneas de importancia, tanto por la intensidad del tráfico de pasajeros i de carga como por su longitud i dificultades, i que ha asumido la responsabilidad de la explotación, tuvieron oportuno conocimiento de las propuestas pedidas por el Gobierno de Chile para la electrificación de la Primera Sección. De estas firmas, sólo dos han respondido a la licitación, presentando proyectos completos, después de haber practicado minuciosos estudios en el terreno i concertado proposiciones financieras que tratan de satisfacer las bases de las propuestas públicas abiertas el 15 de Junio último. Según conocimiento de la Comisión, todas las demás casas de primera importancia no han concurrido a la licitación por no convenirles a sus intereses las bases financieras exigidas por el Gobierno.

Presentadas las propuestas i después del primer informe de la Comisión Técnica, el Ejecutivo envió a la Cámara de Diputados el proyecto de ley para llevar a efecto la obra, dando con esto satisfacción a los legisladores i encuadrando con este hecho dentro de las prácticas normales el problema en cuestión.

Estudiado el proyecto de lei por las comisiones de Industria i Obras Publicas reunidas, se modificó en algunas partes i fué presentado a la Cámara de Diputados en la forma siguiente que examinaremos por artículos:

Artículo 1.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar con los actuales proponentes, o pidiendo nuevas propuestas públicas si lo estimare conveniente, la electrificación de las líneas de Valparaiso a Santiago i de Las Vegas a Los Andes de los Ferrocarriles del Estado en las siguientes condiciones jenerales.

En este artículo se deja al Ejecutivo la facultad de resolver si habrá necesidad de pedir nuevas propuestas o nó, es decir declaraba útil el concurso ántes solicitado.

Art. 2.º El contrato deberá comprender la ejecucion de todas las instalaciones de la línea i el suministro de locomotoras i útiles de electrificación necesarios para asegurar el perfecto funcionamiento del servicio, en conformidad a las bases aprobadas por el Presidente de la República.

En él fija que los materiales e instalaciones deberán ser conforme a las bases aprobadas por el Presidente de la República. En consecuencia, fija el límite de tráfico que deben soportar, cual es el fijado en las bases, esto es el 50% de aumento sobre el tráfico de 1908.

Art. 3.º El precio tal de dichas instalaciones, locomotoras i útiles, en el cual se comprenderán los intereses i amortizaciones correspondientes, se pagará con la economía que se obtenga con la implantacion de la traccion eléctrica en la explotacion de las líneas a que se refiere el artículo 1.º en la forma i proporcion que determine el Gobierno, tomando como base, para el cálculo de la economía, los gastos orijınados por la traccion a vapor el año 1908.

Aquí se señala la forma de pago de los materiales e instalaciones, la cual es conforme a las mismas bases citadas; esto es, con las economías en el servicio. Por consiguiente, esos materiales e instalaciones, queden o nó en poder del Estado desde el principio, no son pagados sino con una cierta cuota anual correspondiente al interes i amortizacion del capital invertido, lo que significa que las obras serán pagadas en un tiempo mas o ménos largo i no inferior a 10 años. Esta es una de las mejores garantías que pueden exigirse por cuanto en 10 años hai tiempo suficiente para juzgar de la calidad de los de los materiales e instalaciones, la que es mui lójica, pues representa una suma que disminuye proporcionalmente al tiempo de servicio i con esto a la disminucion de probabilidades de mal éxito o de aparecimiento de defectos graves.

Art. 4.º El contratista deberá hacer el servicio de traccion bajo su responsabilidad por un período de tiempo que fijará el Gobierno i que no podrá exceder de 12 años, garantizando el correcto funcionamiento de la traccion eléctrica i garantizará, ademas, hasta 12 meses despues, los materiales del equipo eléctrico.

Como no es posible que el contratista tome la garantía del funcionamiento i de la calidad de los materiales por un tiempo largo, manejados por estraños, se hace necesario que el mismo constructor tome la responsabilidad dándole a contrato el ser-

vicio por cierto número de años, que deberá corresponder próximamente al tiempo que demore el pago total de la parte que va a quedar en poder del Estado.

No se puede negar que un contrato de esta especie tiene sus dificultades por cuanto el mantenimiento i duracion del material de traccion no dependen sólo del personal de traccion sino de muchos factores. De estos las principales son el estado de la vía i las condiciones del tráfico los que pueden dar lugar a siniestros enteramente ajenos a la traccion, como ser desrieles, choques, incendios, etc.

Una gran parte de estos siniestros son causados por los desrieles en los cambios de entrada a las estaciones. Naturalmente se impone en este caso un buen sistema de señales i seria mui lójico tambien que el contratista de la traccion tomara a su cargo ademas el control i mantenimiento del sistema de señales, bajo la direccion del jefe de cada estacion para los efectos de la responsabilidad superior i de este modo deslindar mas las responsabilidades.

Se exige tambien que el contratista garantice el material eléctrico durante 12 meses despues de entregada la direccion del servicio. Esta condicion es mui lójica para evitar que el contratista deje el material renovable en el último grado de desgaste, i seria difícil exigir mas tiempo por cuanto este material renovable, como ser dencansos o cojinetes, controllers, etc., jeneralmente dura un año o poco mas i, en consecuencia, no se puede exigir mas tiempo que el que dure este material ya que de su buena o mala renovacion dependen la duracion o el desgaste de las piezas mas importantes, de las que no puede asegurarse duracion si no se mantiene por el mismo asegurador el material renovable a menudo.

Art. 5.º El contratista deberá suministrar la enerjía eléctrica necesaria para la traccion de los trenes, alumbrado de estaciones, movimientos de las maestranzas i demas servicios anexos por el plazo de 35 años, a contar desde la iniciacion de la traccion eléctrica.

El precio que deberá pagarse por el suministro de enerjía eléctrica será por kilowatt hora. En dicho precio, que no podrá exceder, en cada año, del sesenta por ciento del consumo de carbon, tomando un promedio en los últimos 3 años, se comprenderá esclusivamente la amortizacion e intereses del valor total de todas las instalaciones productoras i trasmisoras de la enerjía eléctrica.

Trascurrido el plazo de 35 años, todas las instalaciones de enerjía eléctrica i los terrenos ocupados por esas instalaciones, pasarán sin otra indemnizacion a ser dominio esclusivo del Estado.

Este artículo se refiere a la forma como el Estado adquirirá la enerjía para el movimiento de sus trenes, alumbrado de estaciones, fuerza motriz de las maestranzas i demas servicios. Las Honorables Comisiones de la Cámara al fijar que la enerjía sea comprada i no producida directamente por el Estado, han tomado en cuenta que el Estado no debe ser industrial, tanto porque las administraciones fiscales son mas dispendiosas i deficientes que las particulares, cuanto porque tratándose en este caso de la materia prima, no entra en el órden de una administracion de ferrocarriles la produccion de la fuerza motriz. Así no entra hoi dia por la mismas ra-

ziones la produccion del carbon para el servicio a vapor, como que el Supremo Gobierno jamas ha intentado adquirir minas de carbon para su consumo, ni nadie se lo aconsejará con fundadas razones.

Ademas es mui corriente i diremos normal el caso de que los Estados Europeos i aun las Compañías distribuidoras de enerjía, compren la corriente eléctrica de otras empresas dedicadas esclusivamente a este objeto.

Esta fué tambien la opinion unánime de la Comision Técnica que estudió las propuestas sobre la materia i esta fué tambien la idea del Supremo Gobierno manifestada en las bases de propuestas.

El mismo artículo fija despues el máximum del valor del consumo de enerjía eléctrica, comprendiéndose en el precio de ésta, ademas del precio de produccion, la cuota correspondiente de interes i amortizacion de las centrales productoras de enerjía i líneas primarias de trasmision. Este valor, dice, no excederá del 60% del correspondiente para igual tráfico en carbon. El por ciento señalado fué deducido teniendo en vista las propuestas presentadas, a fin de no escluir por este ítem alguna de ellas, i estar así de acuerdo con el art. 1.º del proyecto.

Naturalmente este es un máximum i por tanto, como en realidad debe suceder, la economía es mucho mayor que el 40% del consumo de carbon correspondiente al mismo tráfico.

Segun el artículo que estudiamos, despues de 35 años el Estado quedará dueño de las centrales i líneas de trasmision, sin ningun desembolso especial. Esta es una consecuencia lójica de lo anterior, ya que al fijar el precio del kilowatt hora se espresa que él deberá contener una cuota por la amortizacion de esos capitales.

«Art. 6.º Se autoriza al Presidente de la República para devolver al contratista los derechos de aduana que hubiere pagado por internacion de materiales para las construcciones e instalaciones, hasta por la suma de cuatrocientos mil pesos oro de 18 d.»

«Art. 7.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular necesarios para las instalaciones de las centrales de fuerza, canales, i líneas i demas anexos.

«El valor de las espropiaciones será pagado por el contratista. Las espropiaciones se harán conforme a la lei de 18...».

Estos dos artículos se refieren a las facilidades que da el Estado a los contratistas de grandes obras, como es costumbre i, en consecuencia, no merecen observaciones.

Del exámen que hemos hecho del proyecto de lei, se desprende que el defecto que se nota en él es talvez, el de reglamentar con exceso las condiciones de los servicios, limitando con esto la esfera de accion del Ejecutivo, que mas en posesion de antecedentes i datos precisos pudiera ser mas abierto en ciertos detalles para sacar mayor partido en otros.

Pero, por otra parte el proyecto está estudiado i obedece a un plan bien determinado i confirma en todas sus partes las ideas que el Ejecutivo estableció al aprobar las bases de la licitacion del 15 de Junio. Algun tiempo despues, al estudiarse el pro-

yecto en la Honorable Cámara, un señor Diputado espresó que debían desecharse las propuestas presentadas i pedir nuevas por estimar que las actuales eran excesivamente onerosas, llegando a calificarlas de negociado. El fundamento de tal afirmacion, que no pudo ménos que despertar recelos i desconfianzas, era una comparacion efectuada por el H. Diputado con la primera propuesta de la casa Westinghouse, tomando sus precios i los datos del informe recaído sobre esta propuesta. No entraremos a examinar los cálculos i racionios del señor Diputado, por haber sido ya estudiados en la Comision Técnica en su 2.º informe, como por el que habla en algunos artículos publicados en «El Mercurio» de Setiembre de 1912. En esta ocasion caben sólo algunas reflexiones de carácter moral que el señor Diputado talvez no ha tenido la oportunidad de hacer.

En efecto, se ha dicho al principio de este trabajo que la primera propuesta Westinghouse fué hecha espontáneamente aunque bajo las insinuaciones del propio Presidente de la República Excmo. señor don Pedro Montt. La segunda propuesta fué hecha, segun tambien espuso, por motivo de haber sido solicitado un concurso público por algunas casas competidoras.

Ahora bien, al ser efectivo lo afirmado por el señor Diputado, tendríamos el extraño i realmente paradójal fenómeno que de dos propuestas hechas por una misma casa, la una espontánea i libre i la otra acosada por una competencia enérgica como que era producida por una poderosa casa establecida en el país, la propuesta con competencia era excesivamente desfavorable al Estado i un negociado comparada con la propuesta libre sin competidores. Es decir, la misma casa al saber que existiría una fuerte competencia, léjos de mejorar sus condiciones sobre la primera propuesta lo que habria sido natural i razonable, léjos siquiera de mantener las condiciones antiguas, va a un concurso público con formidable contendor, i presenta una propuesta calificada de onerosísima i con carácter de espoliacion, comparada, no con el otro proponente siquiera, sino con su misma propuesta primitiva, con sus propios calculos i sus propias ganancias. ¿Dónde estaria entonces la ventaja de los concursos públicos? ¿Por qué si así sucede se violan las leyes corrientes del comercio de la oferta i la demanda? ¿Qué extraña causa induce a una causa a cometer tal desacierto? No habria señores, a estas preguntas otra respuesta que esta: o la primera propuesta fué hecha de mala fé, o la segunda ha sido mal comprendida i peor interpretada. Como la primera respuesta no es posible porque no hai razon alguna que lo justifique, no queda sino la segunda i es a nuestro juicio la verdadera. Hai tambien una razon de otro orden i es la que nos induce a detenernos en este punto. La Comision técnica encargada del estudio de las propuestas, despues de mas de 8 meses de estudio informó por unanimidad que las propuestas presentadas satisfacian las mejores condiciones de garantía para el Estado, i estudió, a pedido del señor Ministro de Industria, una comparacion de las propuestas con el caso de construirse i administrarse el servicio, directamente por el Estado. Se llegó a la conclusion de que la propuesta Westinghouse exijia un desembolso anual de \$ 480 000 oro en exceso sobre lo que costaria al Estado en las condiciones dichas, en un total de \$ 6 400 000 oro. La Comi-

sion agregó despues en el mismo informe que esa ganancia representaba sólo un 3,5% del capital invertido en esa parte de la obra, i que era sobradamente justificada por las condiciones de la propuesta i las exigidas por las bases.

Si la Comision técnica, compuesta de seis miembros demostró que la economía perseguida por hacer directamente las obras por el Estado no compensa en manera alguna aunque fuese mucho mayor, la falta de seguridades, garantías de éxito, de mantenimiento, de duracion i de constancia del servicio, la mayor parte de las cuales no se obtienen sino con un contrato de servicio dado al mismo constructor, si la Comision técnica, repetimos, ha opinado tan terminantemente así, es evidente que las aseveraciones hechas en la Cámara de Diputados carecen por completo de fundamento sólido i sólo se deben al conocido defecto de nuestros hombres públicos de disertar sobre cualquier materia sin la preparacion necesaria; i esto es de tanto mayor gravedad i trascendencia cuanto que por una parte se ha arrojado sombras de incompetencia o de parcialidad culpable sobre los miembros de la Comision cuanto que por otra, debido a esos errores se procura arrastrar, como se verá mas adelante, a las Cámaras i al pais a una pérdida irreparable de muchos millones i a comprometer talvez la suerte de la electrificacion de los ferrocarriles del pais.

Poco tiempo despues de terminadas las funciones de la Comision técnica, con un informe de mayoría firmada por cuatro miembros de ella, el Supremo Gobierno decretó el rechazo de las propuestas presentadas fundándose en que era mas económico para el Estado construir las obras directamente por medio de un empréstito, aun cuando reconocia que las propuestas presentadas satisfacian las condiciones impuestas en las bases de las propuestas. Es decir, con este decreto se condenaban las bases de propuestas aprobadas por el mismo Gobierno, i se volvía sobre la idea primitiva de la primera propuesta Westinghouse que no fué tomada en cuenta porque no era concurso público i porque no convenia la forma del negocio con empréstito sino pagándose con las economías. Ademas con este decreto se contradijo radicalmente la opinion terminante de la Comision técnica. ¿Cuál fué la razon que tuvo el señor Ministro de Industria para pasar así sobre la Comision técnica i para condenar tan sencillamente la opinion del mismo Gobierno en 1910 i anular de una plumada las bases de propuestas i el concurso de 1910 i todavía cuando el mismo Gobierno habia enviado el mensaje a la Cámara pidiendo la autorizacion para contratar con los proponentes ese concurso? Se da como razon lo dicho en un informe especial de tres conocidos ingenieros civiles a quienes otro Ministro de Industria pidió informaran sobre el aspecto económico de las propuestas i que analizaremos mas adelante. Como de este informe no se desprende, como se verá, nada que justifique el decreto en cuestion, dejamos a otros, que no es ya de nuestro resorte e incumbencia, el esclarecimiento de esa causal. Esta es la misma que siguió i sigue influyendo actualmente en la insistencia de nuevos concursos sobre estudios fiscales hechos por personas que sean del agrado de uno de los próximos proponentes, segun consta al que habla por haber sido uno de los que no satisfacen esta condicion. Este hecho es conocido en las esferas ministeriales i fué puesto en conocimiento por el que habla del propio

Presidente de la República, antes quien espuso las declaraciones que corresponden a una persona que respeta su nombre.

Volviendo al proyecto de la Cámara de Diputados anotaremos que en vista de la tenaz insistencia del señor Diputado impugnante de las propuestas, la Cámara aprobó el proyecto de sus Comisiones, suprimiendo en el primer artículo la autorización para contratar con los actuales proponentes i obligando al Gobierno a pedir nuevo concurso público.

En esa forma ha pasado el proyecto de electrificación a la Cámara de Senadores; la Comisión de Industria del honorable Senado entró al estudio del proyecto i después de corto tiempo ha presentado el informe con su proyecto correspondiente.

Antes de examinar los diversos artículos de este proyecto estimamos del caso analizar con cierta detención el informe en que se basa, ya que su resultado es completamente diverso del obtenido en las Comisiones de la Cámara de Diputados.

Empieza el informe haciendo diversas observaciones sobre la utilidad i necesidad de la electrificación i cita para deducir esta consecuencia algunos párrafos del primer informe de la Comisión Técnica.

En seguida hace una comparación tomando los datos del segundo informe de la misma Comisión entre los gastos de la tracción a vapor en 1908 que, según dice, fueron \$ 6 333 000 oro, i los gastos de la tracción eléctrica, calculados por la Comisión Técnica para un tráfico todavía superior en un 82 por ciento sobre el de 1908, en \$ 2 550 000 oro.

De esto deduce la Comisión del Senado que la economía efectiva seria de \$ 3 783 000 oro o superior.

En seguida agrega: «Si se toma en cuenta que los gastos de electrificación, incluyendo naturalmente las centrales termo e hidro-eléctricas, estaciones, maestranzas, etc., costarian £ 2 500 000 como maximum, i si se recuerda que la economía será superior a \$ 3 783 000 oro, se llega a la conclusion de que con las economías se podrá servir i amortizar en 10 años un empréstito superior al costo de la obra, quedando ésta después de los diez años como utilidad líquida de la Empresa. Esta es la misma base que dedujo el señor Diputado impugnante de las propuestas, i la causa de calificar de negociado tales propuestas, ya que si todo se puede amortizar en 10 años, la suma que cobren después por la energía eléctrica durante 25 años, descontando los gastos de producción de la fuerza que, según él son insignificantes, es utilidad líquida sobre un capital que ya estaba amortizado. Ganancia enorme que significaría para el Estado un gasto inútil de mas de \$ 1 500 000 oro al año durante 25 años, o sea un total de mas de \$ 37 000 000 oro. Efectivamente al ser así, no habria habido ni que discutir sino enviar a las casas sus propuestas con el calificativo de usurarias.

Pero, preguntamos ahora: ¿es esplicable que dos casas serias, en competencia enérgica, i una de ellas habiendo hecho una propuesta anterior privada, con precios fijos, pretendan aparecer en un concurso público con tales ganancias? ¿Es esplicable, en segundo lugar, que una Comisión Técnica compuesta de seis personas ingenieros, varios especialistas, jefes de reparticiones públicas o de empresas comerciales, profe-

sores, no haya habido uno solo que haya visto tal enormidad, que la haya impugnado i obligado a rechazar las propuestas, sino que firmaron el segundo informe en que se comparan las casas en cuestion i se deduce lo contrario? No, señores, eso no es esplicable, i fuerza es confesar que en el cálculo hecho tanto por el Diputado impugnante, como por la Comisión del Senado hai un error de concepto. La Comisión hizo ese estudio i el que habla publicó con todo detalle las causas de ese error lamentable. En efecto, la honorable Comisión del Senado dijo, con una sencillez verdaderamente estraña, que requiriéndose un capital de £ 2 500 000 o sean £ 3 333 300 oro para las obras, i siendo las economías calculadas de £ 3 783 000 al año, en 10 años se tienen 37 830 000 valor superior al costo i que, por consiguiente, en 10 años se pueden amortizar totalmente. Pero, ese capital ¿de dónde viene, que tiene el feliz privilegio de no ganar intereses? Queremos creer que este es un lamentable olvido, aunque difícilmente esplicable cuando se estudian cuestiones económicas.

El capital dicho deberá devengar a lo ménos un 5% de interes lo que representa \$ 1 666 000 oro al año, que quitados a las economías calculadas de \$ 3 783 000 deja \$ 2 117 000 para amortizaciones.

Pero, como un capital que debe ser amortizado en 10 años, ganando, al mismo tiempo, un 5% de interes, exige 13% de servicio anual o sea 8% de amortizacion acumulativa, se ve que la suma requerida para realizar este propósito es \$ 2 666 600 suma superior en \$ 540 000 a la que quedaba disponible. En consecuencia la amortizacion en 10 años es irrealizable.

La honorable Comisión del Senado continúa en su informe demostrando las ventajas del nuevo sistema, aprovechando las corrientes de agua abundantes en nuestro país, i agrega al tratar de las propuestas lo siguiente:

«El Gobierno, penetrado de estas necesidades i ventajas, pidió propuestas públicas para realizar la indicada electrificación; pero procedió a ello sin autorización legislativa.

«El propio Gobierno estimó por conveniente rechazar dichas propuestas en circunstancias que estaba pendiente de la honorable Cámara de Diputados, el proyecto que estudiamos. Esto motivó la presentación de uno de los interesados ante vuestra Comisión, manifestando la idea de que se autorizara al Presidente de la República para aceptar una de las propuestas presentadas.

«Vuestra Comisión ha creído que la lei no debe rever un decreto del Presidente de la República dictado en el ejercicio de sus atribuciones ni compelerlo a reconsiderar decretos ya dictados, i mucho ménos cuando entre las consideraciones que han movido al Supremo Gobierno para proceder como lo ha hecho, existe la consideración de que, a su juicio, i previo informe de una Comisión Especial formada por los señores Domingo Víctor Santa María, Alberto González Errázuriz, Ascanio Bascuñan Santa María i Ruperto Echeverría, estimó que aquellas propuestas no consultaban los intereses del Estado. Hemos creído, por consiguiente, que no debíamos tomar en cuenta sino el proyecto remitido por la honorable Cámara de Diputados.»

En el último párrafo se encuentra, como se dijo ántes, la justificacion tanto del Decreto de rechazo de las propuestas presentadas como de la opinion de la honorable Comision, de modificar esa situacion. El informe a que se hace referencia i que se ha tenido con cierta reserva en el Ministerio, aun cuando en él no hai nada de reservado, es un informe pedido por uno de los cinco Ministros de Industria que han tenido que ver con este problema, con el objeto de estudiar la parte económica de las propuestas. Dicho documento fué evacuado en un término inferior a 15 dias i segun le consta al que habla, para su redaccion no se han estudiado las propuestas, i se comprende, ya que para leer siquiera los documentos i posesionarse de ellos se requiere algo mas que el tiempo que se tardó en evacuarlo. El informe en cuestion trata sólo de la falta de autorizacion lejislativa para pedir propuestas; de la conveniencia de efectuar estudios por cuenta del Gobierno ántes de pedir las; i, por fin, de la economía que se obtiene cuando el empréstito lo hace el Gobierno, sobre el caso de las propuestas, segun las cuales los proponentes aporten el capital, por cuanto los bonos del Estado se cotizan a mejor precio en Europa que los de particulares. Estos tres puntos van directamente i solamente contra el procedimiento del Gobierno, pues condenan la peticion de propuestas i las bases de propuestas aprobadas por el mismo Gobierno.

(Concluirá).
